iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
05/2018

Warszawski Transport Publiczny

Pakiet Komunikacyjny Hit Benefit!




hybrid

@ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Skład:
Maciej Beister

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy

Pracownik lepiej i chętniej wykonuje swoje obowiązki, kiedy czuje, że pracodawca o niego dba i stara się odpowiadać na jego potrzeby. Obecnie firmy oraz instytucje starają się skusić kandydatów do pracy atrakcyjnymi świadczeniami pozapłacowymi: karnetami na zajęcia sportowe, opieką medyczną, biletami na wydarzenia kulturalne, a nawet świeżymi owocami pokrojonymi w kostkę, które można sobie chrupać przy komputerze.

Wszystko już było? Okazuje się, że nie. Zarząd Transportu Miejskiego udostępnił możliwość zakupu benefitu, jakiego na rynku jeszcze nie było. Dzięki ofercie przygotowanej przez agenta mobilności przedsiębiorcy mogą dofinansować swoim pracownikom zakup biletu komunikacji miejskiej.

Jakie korzyści wynikną z takiej decyzji? Pracownik codziennie, dojeżdżając do miejsca pracy, będzie sobie przypominał, że benefit został sfinansowany przez jego pracodawcę. Co ważne, z tego świadczenia będzie mógł skorzystać również w weekendy, wybierając się z rodziną na wycieczkę. Skorzystamy na tym wszyscy, bo więcej samochodów zostanie w garażach, a to oznaczać będzie mniej zatłoczone ulice i czystsze powietrze. Pierwsze firmy już podpisały z ZTM stosowne umowy.

Zapraszamy z tej okazji do przeczytania wywiadu z Prezydent Warszawy Hanną Gronkiewicz-Waltz, która ocenia pomysł zaproponowania takiego benefitu. W numerze również rozmowa z Krzysztofem Ślęzakiem, agentem mobilności, który negocjuje z przedsiębiorcami stosowne porozumienia. Przedstawiciele Denstply Sirona opowiedzieli nam, jak ten nowy benefit sprawdza się w ich firmie.

Zapraszamy również do zapoznania się z historią grójeckiej kolejki wąskotorowej, która odgrywała ważną rolę nawet w trakcie II wojny światowej, a można się nią wybrać w podróż jeszcze dzisiaj.

Zachęcamy do lektury

Autobusy nocne nawet co 20 minut

W weekendy autobusy nocne jeżdżą częściej – pasażerów zabierają nawet co 20 minut. Zmienił się rozkład jazdy ponad dwudziestu linii nocnych.

Warszawa jest miastem, które żyje nie tylko w dzień, ale również i nocą. Gdy robi się cieplej mieszkańcy stolicy później wracają do domów, a w autobusach nocnych jest więcej pasażerów. Dlatego w weekendowe noce – z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę – do godziny 2.00 część linii podjeżdża na przystanki trzy razy w ciągu godziny.

Zarząd Transportu Miejskiego od nocy z 27 na 28 kwietnia zwiększył częstotliwość kursowania autobusów linii: **N11, N12, N13, N16, N21, N24, N25, N32, N33, N34, N35, N36, N37, N38, N41, N42, N43, N44, N45, N46, N64** i **N72, N81**. Dzięki temu wspólnie ze swoimi parami (np. dla linii N12 parą jest linia N62 – ich trasy w dużej mierze pokrywają się) w centrum miasta i w okolicach dużych osiedli autobusy jeżdżą co 20 minut. Dotychczas podjeżdżały na przystanki co pół godziny.

Podstawowe połączenia w nocy tworzą linie kursujące pomiędzy dzielnicami a centrum. Ich trasy spotykają się na przystankach przy Dworcu Centralnym, umożliwiając tym samym wygodne przesiadki. Autobusy linii od N01 do N09 to linie obwodowe, które nie docierają do Śródmieścia, ale ich trasy i rozkłady są dostosowane do linii podstawowych, podobnie jak linii o numerach od N50 do N59. Są to peryferyjne lub podmiejskie linie uzupełniające, które jeżdżą w wybrane dni tygodnia. ■



25 autobusów na gaz pojawi się w stolicy

Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę na świadczenie usług przewozowych 25 12-metrowymi autobusami o napędzie gazowym. Wybrano również najkorzystniejszą ofertę w przetargu na obsługę komunikacyjną 50 pojazdami 18-metrowymi. Kontrakty obowiązują do końca 2026 roku.

Zawarty z firmą Michalczewski sp. z o.o. kontrakt zakłada wykonywanie przewozów w 25 autobusami z zapewnieniem co najmniej trzech pojazdów rezerwowych. Specyfikacja przetargowa wskazywała dwa kryteria oceny ofert. Pierwsze z nich premiowało alternatywne źródła zasilania autobusów (waga – 40 proc.), drugie – cenę za wozokilometr (60 proc.). Spółka Michalczewski zaoferowała łącznie 28 pojazdów gazowych Scania Citywide LF, za stawkę 7,16 zł brutto za wozokilometr.



W tym samym przetargu znalazło się jeszcze drugie zadanie – dotyczy ono przewozów 25 autobusami 9-metrowymi (z zapewnieniem co najmniej 3 pojazdów rezerwowych).

Tu kryteriów ocen ofert było więcej: liczba autobusów, w których zamontowany jest system zliczania pasażerów (waga – 10 proc.), liczba miejsc w pojazdach usytuowanych bezpośrednio na poziomie podłogi (20 proc.), wysokość poziomu podłogi w autobusach (10 proc.) oraz cena (60 proc.). W tym przypadku za najkorzystniejszą ofertę uznano tę przedstawioną przez spółkę Arriva Bus Transport Polska. Zaoferowała ona łącznie 34 autobusy Otokar Vectio C oraz cenę 6,76 zł za wozokilometr. Podpisanie umowy już wkrótce. ■

Autobusy 385 wróciły nad Wisłę

Autobusy linii 385 w weekendy dojeżdżają nad wiślane bulwary. Kursują od piątku, 27 kwietnia.

Dzięki autobusom linii 385 można szybko i wygodnie dojechać nad Wisłę i wrócić do domu.

Rozkład jazdy jest dostosowany do rozkładu nocnych kursów metra – autobusy podjeżdżają pod stacje metra Politechnika i Plac Wilsona na kilka minut przed odjazdem pociągów podziemnej kolei.

Trasa linii 385:
PL. WILSONA – Krasińskiego – Wybrzeże Gdyńskie – Wybrzeże Gdańskie – Wybrzeże Kościuszkowskie – Wioślarska – Solec – al. Lecha Kaczyńskiego – Waryńskiego – **PL. KONSTYTUCJI**.



Autobusy 385 kursują do 30 września w weekendowe noce z piątku na sobotę w godzinach 20.00–2.00, z soboty na niedzielę w godzinach 18.00–2.00 oraz w niedziele od 18.00 do 23. Dodatkowo autobusy będą wozić pasażerów 30 kwietnia, 1–4 maja, 30–31 maja, 1 czerwca oraz 14–15 sierpnia.

Przy Cyplu Czerniakowskim, na wysokości pomnika Chwała Saperom, znajdują się przystanki autobusowe na żądanie Pomnik Sapera. ■

Jubileuszowy sezon Warszawskich Linii Turystycznych otwarty

Przy pięknej, słonecznej pogodzie 1 maja na Wisłę wyruszyły promy oraz statek do Serocka. Był jubileuszowy tort i tłumy ludzi, którzy odwiedzali stoisko Zarządu Transportu Miejskiego. Sezon WLT potrwa do 16 września.

Uroczystego otwarcia 10. sezonu Warszawskich Linii Turystycznych, organizowanych przez ZTM dokonali Zastępca Prezydenta m. st. Warszawy Renata Kaznowska, Przewodniczący Komisji Sportu, Rekreacji i Turystyki Rady m.st. Warszawy Paweł Lech oraz Dyrektor ZTM Wiesław Witek.

Z okazji jubileuszu pokroili także tort, którym częstowali przechodniów, spacerujących po Bulwarze Jana Karskiego. Chwilę później w pierwszy, tegoroczny rejs do Serocka, z kompletem pasażerów na pokładzie, wyruszył statek „Zefir”. Od barki, zacumowanej przy nabrzeżu, odbił natomiast prom „Wilga”.

W ramach Warszawskich Linii Turystycznych brzegi Wisły łączą cztery bezpłatne przeprawy promowe, które kursują na trasach: Cypel Czerniakowski – Saska Kępa plaża (21 osób + 21 rowerów), Most Poniatowskiego – Stadion Narodowy plaża (21 osób + 21 rowerów), Nowodwory – Łomianki (21 os. + 21 rowerów) oraz Podzamcze – ZOO plaża (40 osób + 40 rowerów).





W maju i czerwcu promy pływać będą: w soboty, niedziele i święta, a w lipcu i sierpniu – codziennie. Promy pływają przez całą majówkę (2-6 maja). Tak samo będzie w piątek po Bożym Ciele, czyli 1 czerwca.

Statek do Serocka w maju i czerwcu pływa w soboty, niedziele i dni świąteczne czyli przez całą majówkę (2-6 maja) oraz w piątek po Bożym Ciele (1 czerwca). W okresie lipiec-sierpień zabierać on będzie pasażerów w piątki, soboty i niedziele oraz 15 sierpnia; a we wrześniu: w soboty i niedziele, czyli: 1-2 września, 8-9 września, 15-16 września.

W związku z niskim stanem wody na Wiśle i brakiem możliwości śluzowania, od 2 maja br. do odwołania rejsy statkiem „Zefir” do Serocka będą odbywać się na trasie Żerań – Serock – Żerań.

W dniu rejsu pasażerowie dowiezieni zostaną autobusem z przystanku Podzamcze od strony Bulwaru (na wysokości Zamku Królewskiego). Przejazd odbywa się na podstawie biletu na rejs do Serocka.

Autobus odjeżdża o godz. 9.00 z przystanku Podzamcze 02, a po zakończonym rejsie wraca na Podzamcze. Na trasie powrotnej autobusu obowiązują przystanki warunkowe „na żądanie”.

Szczegółowe informacje dotyczące kursowania WLT można znaleźć na stronie **www.ztm.waw.pl**.



Warto ułatwiać ludziom życie

Dofinansowanie zakupu kart miejskich dla pracowników jest bardzo dobrym pomysłem i sposobem na zachęcenie do podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym. Wszyscy na tym skorzystamy – mówi Prezydent m. st. Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz.



iZTM: Pani Prezydent, od kilku miesięcy Zarząd Transportu Miejskiego umożliwia firmom dofinansowanie zakupu biletów długookresowych dla swoich pracowników. Jak to działanie wpisuje się w politykę miasta?

Hanna Gronkiewicz-Waltz, Prezydent m. st. Warszawy: Zacznę może od tego, że bardzo cieszę się z takiej inicjatywy ZTM. Można czekać, aż pasażerowie sami do nas przyjdą i kupią bilety. Można też poszukać nowych sposobów dotarcia ze swoją ofertą do kolejnych osób i w ten sposób poszerzać grono użytkowników Warszawskiego Transportu Publicznego. To znakomicie wpisuje się w politykę miasta, które dynamicznie stawia na rozwój komunikacji miejskiej. Rada Warszawy w ostatnim roku podjęła decyzję o obniżeniu cen biletów długookresowych ważnych w obu strefach, czy o wprowadzeniu bezpłatnych przejazdów dla uczniów na podstawie tzw. Kart Ucznia. Osoby mieszkające w stolicy i tutaj płacące podatki mogą kupować bilety długookresowe po niższych cenach dzięki Karcie Warszawiaka. To tylko kilka przykładów działań Warszawy, mających na celu zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej.

Rozbudowana sieć komunikacji miejskiej to jedna z zachęt, żeby do pracy dojeżdżać Warszawskim Transportem Publicznym?

Myślę, że możemy być z tego dumni i dla firm, które chciałyby dofinansować swoim pracownikom zakup biletów, rozbudowana sieć połączeń może być jednym z ważniejszych argumentów. Uruchamiamy nowe linie, wydłużamy już istniejące, jak choćby linia tramwajowa nr 2 na Nowodwory, a dzięki dobrej współpracy z gminami komunikacja miejska sięga daleko poza granice stolicy i obejmuje obszar aglomeracji warszawskiej. Ważną rolę odgrywają tutaj linie podmiejskie „L". Niedawno do pierwszej strefy biletowej dołączyły Łomianki, powitaliśmy w drugiej strefie Czosnów. Pracownik, który mieszka poza Warszawą szybko i wygodnie może się dostać do stolicy, a tam skorzystać z metra, tramwaju czy autobusu i dojechać do miejsca pracy. Biznes to ludzie, którzy w nim pracują. Warto tworzyć rozwiązania, które ułatwią im życie.

Niektórym może być ciężko rozstać się z samochodem.

Dla nich mamy ciągle rozbudowywaną ofertę parkingów Parkuj i Jedź. Jeśli ktoś posiada kartę miejską, może bezpłatnie zostawić samochód na terenie takiego obiektu i w dalszą podróż ruszyć Warszawskim Transportem Publicznym. Korzyść finansowa z takiego rozwiązania jest jeszcze większa, jeśli pracodawca dofinansuje zakup biletu komunikacji miejskiej. Dzięki temu mniej aut wjedzie do centrum stolicy, co wpłynie na jakość powietrza. Wszyscy na tych rozwiązaniach skorzystamy.

Większość osób pracuje od poniedziałku do piątku, ale karta miejska jest ważna przez cały tydzień.

Warszawa jest piękna i warto ją zwiedzać, w stolicy można też wypocząć. Jest wiele parków i miejsc atrakcyjnych przyrodniczo, do których można dotrzeć komunikacją miejską. Jeśli rodzic ma kartę miejską, dofinansowaną przez pracodawcę, a jego dzieci podróżują bezpłatnie dzięki Karcie Ucznia, to myślę, że na wycieczkę wybiorą się autobusem lub metrem. To najlepsze i najtańsze rozwiązanie.

Ekologia, wygoda i reklama



Zarząd Transportu Miejskiego przygotował dla firm ofertę dofinansowania zakupu biletów Warszawskiego Transportu Publicznego. O szczegóły tego projektu zapytaliśmy agenta mobilności, Krzysztofa Ślęzaka.

iZTM: Na czym polega oferta agenta mobilności?

Krzysztof Ślęzak: Oferta agenta mobilności to dwa bardzo istotne i uzupełniające się elementy. Po pierwsze, korzystając z oferty współpracy w ramach Pakietu Komunikacyjnego firmy zyskują unikalną możliwość dofinansowania zakupu biletu dla pracowników. To jest bardzo atrakcyjny rodzaj benefitu. Po drugie agent mobilności zajmuje się promowaniem transportu publicznego, który jest coraz bardziej nowoczesny, wygodny i ekologiczny. Podczas rozmów z firmami zachęcam je do skorzystania z dofinansowania do biletów, ponieważ takim działaniem przyczyniają się do popularyzacji komunikacji miejskiej a tym samym jest to promowanie wśród pracowników postaw proekologicznych. Większa ilość osób korzystająca z komunikacji miejskiej oznacza bowiem mniejsze korki i czystsze powietrze. Karta miejska jest bardzo dobrym narzędziem do tego aby połączyć powyższe elementy. Pracownik dostaje korzyść w postaci tańszych przejazdów a firma włącza się w promowanie komunikacji miejskiej jako preferowanego środka transportu.

W jaki sposób można skorzystać z tej możliwości?

Każda firma może się do nas samodzielnie zwrócić, jak również my, jako Zarząd Transportu Miejskiego, szeroko promujemy naszą ofertę. Firmy mogą skontaktować się bezpośrednio ze mną lub skorzystać z możliwości złożenia zapytania pod adresem mailowym: *pakietkomunikacyjny@ztm.waw.pl.* Tworzę wtedy dedykowaną ofertę i przedstawiam ją firmie. Podejmujemy współpracę z każdym podmiotem, niezależnie od tego, ile osób jest zatrudnionych. Karta miejska, którą wyrabiamy dla danej firmy ma jej indywidualny wzór nadruku. Dzięki temu karta staje się nośnikiem reklamowym dla danego produktu jak również pozytywnie wpływa na wizerunek firmy jako atrakcyjnego pracodawcy dbającego o swoich pracowników.

Czy w ramach oferty agenta mobilności firma może sobie zamówić np. karty ważne w obu strefach biletowych, czy np. tylko w pierwszej strefie?

Jeśli pracownik dojeżdża z obszaru drugiej strefy biletowej, to oczywiście można mu dofinansować taki bilet, ale to już jest indywidualna decyzja danej firmy. Ponieważ to firma współfinansuje zakup, to pozostawiamy im decyzję o tym w jakim zakresie i na jakie strefy będzie obowiązywać karta.

W jaki sposób Zarząd Transportu Miejskiego rozlicza się z firmami?

Podpisujemy ramową umowę, która reguluje wszystkie aspekty współpracy. Wystawiamy kontrahentom faktury opiewające na 100 proc. wartości kart. Następnie firma rozlicza się wewnętrznie ze swoimi pracownikami.

Jak i gdzie pracownik może kartę doładować?

Karty są dostarczane bezpośrednio do biura, gdzie pracownik otrzymuje gotową spersonalizowaną kartę miejską z wgranym odpowiednim kontraktem. Aktywuje ją podczas pierwszej podróży komunikacją miejską a następnie pod koniec okresu ważności przedłuża bezgo-

tówkowo kontrakt w dowolnym Punkcie Obsługi Pasażera.

Na co szczególnie firmy zwracają uwagę podczas rozmów?

Firmy zwracają uwagę przede wszystkim na wyjątkowość naszej oferty, albowiem dofinansowanie do karty miejskiej jest dla pracownika bardzo użytecznym i praktycznym benefitem. Naszym kontrahentom zależy również na tym, żeby po ich stronie było jak najmniej „obowiązków administracyjnych". Staramy się wychodzić naprzeciw tym oczekiwaniom i dużą część całego procesu przeprowadzamy w sposób ograniczający konieczność angażowania pracodawcy do minimum.

Czy agent mobilności to oferta unikalna w skali kraju?

Jesteśmy pierwszym Zarządem Transportu Miejskiego w Polsce, który podjął tego typu współpracę z prywatnymi podmiotami. Po zainteresowaniu, jakim cieszy się oferta widzimy, że to jest atrakcyjne dla firm. Muszą one tylko wkomponować „agenta mobilności" w swój długofalowy system benefitów dla pracowników. Unikalność naszej oferty polega również na jej uniwersalności, tzn. każda firma niezależnie od branży i ilości zatrudnionych osób może z niej skorzystać i samodzielnie zdecydować o budżecie jaki należy przeznaczyć na dofinansowanie. Współpracujemy obecnie z kilkoma firmami i prowadzimy rozmowy z kolejnymi zainteresowanymi, wśród których są zarówno duże korporacje jak również małe firmy – nasza oferta jest szyta na miarę każdej z nich.





Pracownicy podróżują nie tylko do pracy.

Pamiętajmy, że karta obowiązuje nie tylko w drodze z domu do pracy, ale przez cały tydzień. Można się dzięki niej wybrać w weekend na wycieczkę. Zamiast jechać samochodem, można skorzystać autobusu, tramwaju czy metra. To się doskonale komponuje z Kartą Ucznia, która została wprowadzona dzięki uchwale warszawskich radnych: dzieci jadą bezpłatnie, a rodzic ma tańszą kartę miejską.

Każda firma może skorzystać z takiego benefitu?

Oferta agenta mobilności jest skierowana do każdej firmy – to jest jej uniwersalność. Zależy nam na tym, aby zachęcić jak najwięcej osób do tego, by przesiadły się z samochodu do komunikacji miejskiej. Przecież dzięki Warszawskiej Karcie Miejskiej można korzystać z parkingów Parkuj i Jedź. Osoba, która podróżuje do firmy samochodem zastanowi się, czy warto podjeżdżać pod same drzwi. W wielu kompleksach biurowych występuje deficyt miejsc parkingowych, a tam gdzie miejsca są dostępne, trzeba za nie płacić. W takiej sytuacji pracownik, który dostał dofinansowanie do biletu może się zastanowić, czy warto wyciągać auto z garażu, stać w korkach i tracić pieniądze, i czas na poszukiwanie miejsca do zaparkowania. A jeśli już nawet musi to zrobić, to może zostawić samochód na obrzeżach centrum miasta, na jednym z obiektów P+R, a następnie skorzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego. Taką postawę należy traktować jako inwestycję tu i teraz w czystość środowiska w przyszłości. Aktywne włączenie się pracodawcy w kształtowanie postaw proekologicznych przez dofi-nansowanie biletów wpływa na podejście pracowników i zachęca innych do tego, by zastanowić się, jak każdy z nas może wpłynąć na ochronę środowiska. ■

Wyjść poza schemat, zachęcić do komunikacji miejskiej

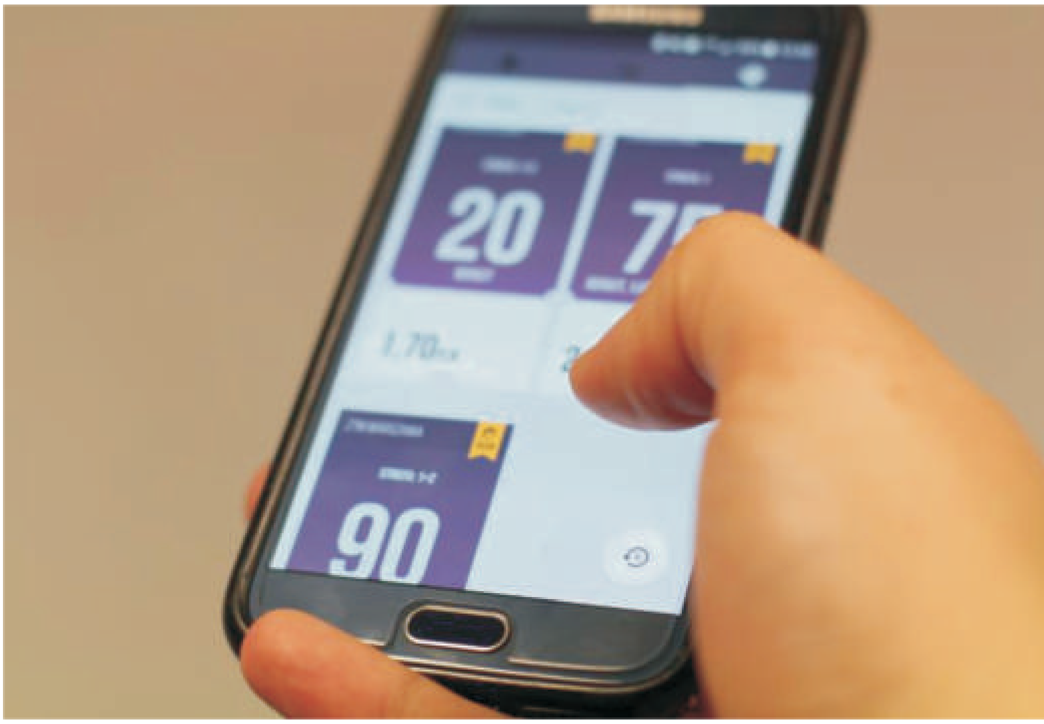
Oferta dofinansowania zakupu biletów dla pracowników, skierowana do firm jest kolejnym w ostatnich latach, niestandardowym działaniem, mającym zachęcić do korzystania z Warszawskiego Transportu Publicznego. Takie rozwiązania jak Wspólny Bilet czy możliwość płacenia kartą są już stałym elementem komunikacji w stolicy.

Jak zachęcić do korzystania z transportu zbiorowego? Jak namówić kierowców do tego, by zostawili swoje auta w garażach i wsiedli do pociągu, autobusu czy tramwaju? Jednym z ciekawych pomysłów jest umożliwienie skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź przez posiadaczy biletów komunikacji miejskiej. Po co przebijać się samochodem do centrum miasta, a potem szukać miejsca parkingowego? Lepiej wysiąść z auta na obrzeżach stolicy, zostawić auto na obiekcie P+R, a w dalszą podróż udać się Warszawskim Transportem Publicznym.

Wspólny bilet jest ogromnym ułatwieniem dla mieszkańców, którzy do stolicy z terenu podwarszawskich gmin bądź wyjeżdżają poza Warszawę i podróżują po terenie aglomeracji. Dzięki tej ofercie posiadacze wybranych biletów Zarządu Transportu Miejskiego mogą podróżować pociągami podmiejskimi (Kolei Mazowieckich oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej) na terenie Warszawy i ościennych gmin. Nie muszą się przy tym martwić kupowaniem i kasowaniem biletów różnych przewoźników – tylko swobodnie przesiadać się między środkami komunikacji miejskiej. Do oferty należą oferty bilety od dobowego wzwyż, bilety seniora czy też bilety dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci.

Podobnym ułatwieniem stała się oferta Warszawa+. Skierowana jest ona do gmin aglomeracji warszawskiej, których mieszkańcy korzystają codziennie z komunikacji zbiorowej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego. Samorządy, które są zainteresowane ofertą, wnoszą wyższe dopłaty do funkcjonowania komunikacji, oferując jednocześnie swoim mieszkańcom możliwość tańszego podróżowania komunikacją miejską.

Nic dziwnego, że do porozumienia przystępują nowe gminy. W 2018 roku na taki krok zdecydowali się radni Wieliszewa. Teraz mieszkańcy gminy płacą za 30-dniowy bilet normalny na obie strefy 166 zł zamiast 180 zł, a za bilet 90-dniowy 406 zł zamiast 460 złotych. Różnicę w cenie biletu pokrywa samorząd. Oferta Warszawa+ działa na mocy uchwały Rady m. st. Warszawy od 1 sierpnia 2014 roku i jest skierowana do podwarszawskich gmin. Wcześniej z tej możliwości skorzystały Jabłonna, Konstancin-Jeziorna, Legionowo, Nieporęt, Nadarzyn i Marki, które od 1 listopada 2016 r. weszły do 1. strefy biletowej (w tym przypadku porozumienie Warszawa+ zostało rozwiązane).



Tańsze bilety z oferty Warszawa+ mogą być kodowane wyłącznie na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej wydawanej mieszkańcom przez gminy. Dodatkowo nie są one dostępne w każdym kiosku czy automacie biletowym. Można je zakodować w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM.

Władze Warszawy robią wiele, by zachęcić mieszkańców stolicy do przesiadania się do transportu zbiorowego. Jednym z takich pomysłów jest Bilet Warszawiaka (Bilet Młodego Warszawiaka), z którego mogą skorzystać osoby mieszkające w stolicy i tutaj płacące swoje podatki.

W tym celu należy udać się do Punktu Obsługi Pasażerów lub Wydziału Obsługi Mieszkańców z wypełnionym wnioskiem oraz jednym z dokumentów: pierwszą stroną złożonego PIT-u (w 2018 roku będzie to deklaracja za 2017 rok), urzędowym poświadczeniem odbioru (w przypadku składania deklaracji drogą elektroniczną) lub zaświadczeniem z urzędu skarbowego potwierdzającego złożenie zeznania o wysokości osiągniętego dochodu. Uprawnienie obowiązuje do 30 września następnego roku, ale operacji przedłużenia jego ważności można już dokonywać samodzielnie w automatach biletowych.

Warto skorzystać z takiej możliwości, bo wgranie e-hologramu nic nie kosztuje, a zapewnia tańsze bilety (za bilet 90-dniowy zapłacimy mniej o 30 zł) oraz całą gamę innych zniżek do kin, czy na baseny.

Od 1 września 2017 roku, dzięki uchwale Rady m. st. Warszawy obowiązuje z kolei Karta Ucznia. Bezpłatne przejazdy przysługują uczniom warszawskich szkół podstawowych i gimnazjów, publicznych i niepublicznych oraz uczniom mieszkającym w Warszawie i uczącym się w innych placówkach oświatowych, zlokalizowanych poza granicami Stolicy. Uprawnienie jest wgrywane na cały okres edukacji dziecka w szkole (nie dłuższy niż 4 lata) i obowiązuje na obszarze 1. i 2. strefy.

Karta Ucznia zapewnia oszczędności w budżetach domowych mieszkańców stolicy, a w przyszłości powinna zaprocentować tym, że dzisiejsi uczniowie, już jako dorośli ludzie będą chętniej korzystać z WTP.

Zarząd Transportu Miejskiego chce również ułatwiać zakup biletów. Już od wielu lat istnieje możliwość dokonania takiej transakcji przez urządzenia mobilne. Zakup biletu na komunikację organizowaną przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie przy użyciu telefonu komórkowego jest możliwy za pośrednictwem aplikacji dostarczonych przez firmy: *moBilet*, *mPay*, *SkyCash* i *jakdojade.pl*. Istnieje możliwość zakupienia biletów czasowych, jednorazowych przesiadkowych, dobowych, 3-dniowych oraz weekendowych. Ponadto, bilety długookresowe można zakodować przez Internet. ■



Wolimy kupować bilety niż maseczki antysmogowe

Coraz więcej firm chce zapewnić swoim pracownikom dofinansowanie do zakupu biletów komunikacji miejskiej. To doskonały rodzaj benefitu, który pozwala pracownikom poczuć, że są naprawdę doceniani przez pracodawcę.

Jedną z firm, które podpisały umowę z Zarządem Transportu Miejskiego jest **Dentsply Polska**. Przedstawicielki firmy opowiedziały nam o tym, czy taki rodzaj benefitu się sprawdza? Jakie były powody podpisania umowy z ZTM? Czy pracownicy chętnie korzystają z Warszawskiego Transportu Publicznego?

Skąd wziął się pomysł na dofinansowanie pracownikom zakupu biletów Warszawskiego Transportu Publicznego?

Aneta Karpiuk: W firmie mamy kilka rodzajów benefitów, z których możemy skorzystać według własnego uznania. Bardzo wielu pracowników dojeżdża do biura komunikacją miejską. Kiedy znalazłam informację na stronie internetowej *www.ztm.waw.pl*, pomyślałam, że to świadczenie może się okazać bardzo przydatne. Przekazałam informację koleżankom o uruchomieniu programu, dzięki któremu w ramach dodatków pozapłacowych pracownicy mogą otrzymać dofinansowanie do zakupu biletów komunikacji miejskiej. Dzięki temu od kwietnia korzystamy z tego udogodnienia.

Katarzyna Parol: Wolimy dawać naszym pracownikom możliwość przejazdu komunikacją miejską, niż kupować im maseczki antysmogowe. Im więcej osób jeździ transportem publicznym, tym mniej aut na ulicach. Jako mama troszczę się o przyszłe pokolenia. Biję rekordy prędkości, jeśli chodzi o dojazdy do naszego biura, które jest położone na obrzeżach stolicy. Nawet w godzinach szczytu zajmuje mi to jedynie około 30 minut z centrum Warszawy.

Jak taki benefit wpisuje się w politykę firmy?

Monika Doroz: Nasza firma bardzo elastycznie podchodzi do kwestii oferowania benefitów pozapłacowych pracownikom. Jeżeli pada pomysł, który znajdzie oddźwięk wśród osób pracujących w Dentsply Sirona Poland, to staramy się takie świadczenie zapewnić. Myślę, że mniejszość z nas mieszka w Pobliżu Poleczki Business Park, dlatego sporo osób korzysta z transportu publicznego i pokonują dość znaczne odległości. Aneta i Kasia są przykładami na to, że spokojnie można korzystać z komunikacji miejskiej, dojeżdżając do naszego biura. Do pracy w jakiś sposób trzeba dotrzeć, a jeśli jeszcze można mieć to gratis, to jest to bardzo atrakcyjne dla pracowników.

Czy dofinansowanie do zakupu kart miejskich jest przydatnym benefitem?

Aneta Karpiuk: Dojeżdżam Warszawskim Transportem Publicznym, z Białołęki. Wsiadam na ostatnim przystanku linii tramwajowej nr 2, więc wykorzystuję kartę do granic możliwości. Po drodze korzystam niemal z wszystkich środków transportu: tramwaju, metra i autobusu. Tylko do pociągu nie wsiadam.

Katarzyna Parol: Już w tym momencie z oferty korzysta co czwarty pracownik naszego biura, a kolejni dopytują się o możliwość dofinansowania biletów komunikacji miejskiej. Pojawiają się pozytywne zmiany nawyków: co najmniej jeden pracownik już przesiadł się z auta do autobusu. Są też kolejni, którzy zastanawiają się nad takim rozwiązaniem. To ważne, że karta działa również w weekendy. Dzięki temu do parku lub teatru można się wybrać bardzo tanio. Jeśli jedziemy w miejsce, do którego dociera komunikacja miejska, rodzic ma sfinansowaną kartę miejską, a dzieci korzystają z Karty Ucznia, która zapewnia bezpłatne przejazdy, to nie trzeba wyciągać samochodu, bo to się zwyczajnie nie opłaca. Prywatnie dodam, że moja kilkuletnia córka pasjami uwielbia podróżowanie komunikacją miejską. ■



Ciuchcia z letnikami i przemytnikami

Kolej wąskotorowa przed drugą wojną światową była stałym elementem krajobrazu stolicy. Jeszcze dziś warto się nią wybrać w podróż na trasie z Piaseczna do Grójca.

Dawno, dawno temu jeszcze pod koniec XIX wieku spotkali się: krawiec, hrabia, książę i żydowski cadyk, i uradzili, że warto wybudować linię kolejową. Zaczęła się ta historia jak piękna baśń, potem było w niej co prawda dużo więcej prozy, ale i tak jest o czym opowiadać.

fot. Leszek Peczyński



Wiek XIX nie bez przyczyny jest nazywany „stuleciem pary i elektryczności”. Nastąpił wtedy dynamiczny rozwój transportu kolejowego, który wykorzystywał napęd parowy. Koncesji na budowę różnych linii udzielano często podmiotom prywatnym i właśnie w ten sposób zaczęła się również historia kolejki. Podobno znany i bogaty krawiec warszawski Eugeniusz Paszkowski pozazdrościł sławy i majątku inżynierowi Henrykowi Hussowi, który zrealizował pomysł budowy kolejki wilanowskiej. Paszkowski, chociaż majętny, nie był w stanie samodzielnie udźwignąć kosztów budowy kolejki do Grójca, więc poszukał wspólników.

Był w tym czasie krawcem warszawskich elit, więc ludzie majętni przychodzili do niego sami. Na wejście w spółkę dało się namówić dwóch polskich arystokratów: hrabiego Tomasza Zamoyskiego i księcia Stefana Lubomirskiego. Do spółki przystąpił podobno również cadyk Juda Ariel Leib Alter z Góry Kalwarii. Udział tego ostatniego nie został potwierdzony żadnymi dokumentami, ale jest bardzo prawdopodobny. W tym czasie rabbi cieszył się wielkim uznaniem wśród chasydów i odbywały się do niego liczne pielgrzymki. Pobożni Żydzi jakoś do Góry Kalwarii musieli dojechać, więc stanowili idealną klientelę dla powstającej wąskotorówki, którą nazywali „rebbes kolejke”.

Zanim przedsięwzięcie mogło ruszyć, zanim wbito w ziemię pierwszą łopatę, trzeba było jeszcze uzyskać pozwolenia, o co w carskiej Rosji nie było łatwo. Na szczęście wśród klientów Paszkowksiego był m.in. książę Aleksnader Konstantynowicz Imeretyński, który był wówczas namiestnikiem cara w Warszawie. Rosyjski arystokrata pomógł pokonać wszelkie formalności i wiosną 1898 r. rozpoczęto budowę linii, przyjmując szerokość toru 1000 mm. Roboty ziemne posuwały się naprzód bardzo powoli, tak że dopiero w październiku „osiągnięto” Piaseczno, a Górę Kalwarię w rok później.

Całkowity koszt realizacji inwestycji, wraz z zakupem taboru, miał wynieść 5 mln rubli. Szyny zakupiono w Hucie Ostrowiec i w westfalskim Bochum. Pierwszy parowóz sprowadzono zaś, z berlińskiej fabryki Maksa Orensteina, a na cześć księcia Lubomirskiego nadano jej imię „Stefan”. Druga lokomotywa nazwana została „Tomasz” (ku czci kolejnego ze wspólników).



fot. Leszek Peczyński

Biznesplan całego przedsięwzięcia, jakby to dzisiaj powiedziano, został bardzo dobrze przemyślany, bo zarabiano nie tylko na przewożeniu pielgrzymów, ale również dzięki odpowiednio zaplanowanym bocznicom – na transporcie cegieł dla rozbudowującej się Warszawy. Przy okazji rozegrała się wtedy dość zabawna walka o ten kawałek „kolejkowego tortu”. Paszkowski znalazł w ewidencji przeoczoną działkę, leżącą na trasie kolejki wilanowskiej, szybko ją kupił, a następnie wybudował na niej dom. Pociągi nie mogły kursować, a Paszkowski w ten sposób wymógł na Hussie przejęcie bocznicy w Gołkowie (funkcjonowała tam jedna z cegielni).

Kolejka cieszyła się również olbrzymim powodzeniem wśród zwykłych mieszkańców, którzy chętnie podróżowali nią do Warszawy – trasa kolejki kończyła się na placu Keksholmskim (dziś pl. Unii Lubelskiej). Jak pisano w „Gazecie Świątecznej” z 1899 roku za 25 kopiejek można było w 45 minut zajechać z Piaseczna do Warszawy bądź Góry Kalwarii. Wcześniej taką trasę trzeba było pokonywać „żydowską furmanką”. Jeśli ktoś miał pecha, to według relacji dziennikarzy, podczas podróży konnym zaprzęgiem, mógł podróżnego okraść złodziej.

Był to znaczący skok w komforcie i szybkości podróżowania, bo trasę z okolic dzisiejszej stacji Metro Wilanowska do Piaseczna zaprzęg konny pokonywał w około osiem godzin, zabierając ledwie 25 pasażerów.

W tamtym czasie bogatsi mieszkańcy Warszawy w trakcie gorących miesięcy chętnie wyjeżdżali na letniska pod miastem. Wcześniej podróżowano końmi, ale kolejka grójecka szybko stała się idealnym środkiem transportu dla rodziny podróżującej wraz z całym, bardzo obfitym ekwipunkiem. To musiał być niezwykle malowniczy widok, gdy do wagonu wsiadała matka z dziećmi, a za nią służba (na pewno kucharka), ładując pościel, rondle, a nawet balię, wyżymaczkę, mosiężną miednicą do smażenia konfitur, stolnicę, samowar, maszynkę do lodów. Na weekendy do rodziny dojeżdżali ojcowie rodzin, przywożąc rzeczy, których nie można było dostać na prowincji.

Wojna brutalnie przerwała tę sielankę, ale w czasie ciemnych lat okupacji kolejka grójecka stała się jeszcze ważniejsza dla Warszawy. Tą drogą dostarczano do stolicy ze wsi niezbędne produkty żywnościowe, ratując ludność przed klęską głodu. Ponieważ niemieckie władze nakazywały dostarczać tzw. kontyngenty żywnościowe, a nadwyżki w pierwszej kolejności miały być sprzedawane również Niemcom, transporty trzeba było ukrywać. Za przemycanie żywności groziły wówczas najsurowsze kary, z karą śmierci włącznie. Nie zatrzymało to jednak kontrabandy, ale spowodowało powstanie różnych sposobów omijania niemieckich kontroli.



fot. Leszek Peczyński

Śpiewał o tym Stanisław Grzesiuk:

Na dworze je mrok,
W pociągu je tłok,
Zaczyna się więc sielanka.
On objął ją w pół,
Ona gruba jak wół,
Bo pod paltem schowana rąbanka.

Niemcy walczyli z przemytem, więc czasami bywało dramatycznie, jak choćby w lutym 1943 roku, gdy na Dworcu Wschodnim doszło do strzelaniny. Czasami kończyło się śmiesznie. Pociąg wtoczył się na peron. Tam już czekali żandarmi z groźnymi owczarkami alzackimi. Najpierw z pociągu wysiedli mężczyźni z walizkami. Jak na komendę je otworzyli, a ze środka wyskoczyły koty, które natychmiast rozbiegły się po peronie. Psy, głośno ujadając, ruszyły za nimi, a w tym czasie reszta pasażerów, przez tory uciekła w stronę miasta.

Przemytnikom na każdym kroku pomagali również kolejarze, którzy opracowali bardzo rozbudowany system ostrzegania o obławach i łapankach, m.in. umożliwiając wyskoczenie z pociągu przed jego wjazdem na obstawioną przez Niemców stację. Symeon Surgiewicz, autor książki „Warszawskie ciuchcie", a po wojnie dyrektor Warszawskiej Kolei Dojazdowej wspominał, że kolejarze sami projektowali skrytki, w których można było przewozić mięso dla okupowanej Warszawy.

Kiedy 1 sierpnia 1944 roku wybuchło Powstanie Warszawskie, kolejka dalej jeździła – od strony Piaseczna docierała do Służewca, a później już tylko do przystanku Pyry. Niemcy korzystali z niej czasem, aby przewieźć rannych żołnierzy niemieckich.

Od 2006 roku zaczęto prowadzić ruch turystyczny. Obecnie co roku, od marca do października, ciuchcie wracają na tory. W każdą niedzielę można się wybrać na wycieczkę. Pociągi odjeżdżają ze stacji Piaseczno Miasto przy ul. Sienkiewicza 14 w godzinach 10:00 i 11:45.

Opracowano na podstawie:

- *www.haloursynow.pl*
- *www.przegladpiaseczynski.pl*
- *warszawa.wyborcza.pl*
- *docplayer.pl*

fot. Leszek Peczyński



STOLICA WOLNOŚCI
1918-2018

BEZPŁATNA
KOMUNIKACJA MIEJSKA

dla wszystkich z numerem startowym
w dniu **28. Biegu Powstania Warszawskiego** (28 lipca).

MAMY POMYSŁ NA TWÓJ WOLNY CZAS!

Organizator: **Stołeczne Centrum Sportu AKTYWNA WARSZAWA, największy niekomercyjny promotor zdrowego trybu życia.**

Dojedziesz do nas:

Ośrodek INFLANCKA, ul. Inflancka 8



Modernizacja pływalni zakończona w 2018 r.

Ośrodek **HUTNIK**, ul. Marymoncka 42

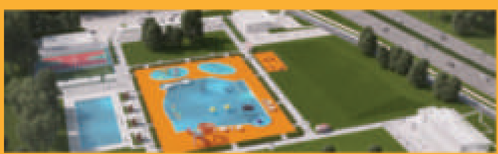
Ośrodek **POLONIA**, ul. Konwiktorska 6



Zmodernizowana pływalnia w 2018 r.

Ośrodek **GRZYBOWSKA**, ul. Grzybowska 35 a

Ośrodek **MOCZYDŁO**, ul. Górczewska 69/73



Początek rewitalizacji I kwartał 2018 r.



Ośrodek **SOLEC**, ul. Solec 71

Ośrodek **ROZBRAT**, ul. Rozbrat 26

Ośrodek **LEGIA**, ul. Łazienkowska 1/3

Ośrodek **SZCZĘŚLIWICE**, ul. Drawska 22



Wymiana maty zjazdowej, zabudowa poziomu górnego 2018/2019 r.

Ośrodek **NAMYSŁOWSKA**, ul. Namysłowska 8



Modernizacja planowana na lata 2018-2020

Ośrodek **JUTRZENKA**, ul. Rozbrat 5

Ośrodek **STEGNY**, ul. Inspektowa 1

www.aktywnawarszawa.pl AKTYWNAWARSZAWA

zakochaj się
w warszawie